

**NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE
LOCOMOTIVE DA MANOVRA D146 (2) 001 ÷ 032 TI SULLA INFRASTRUTTURA
FERROVIARIA NAZIONALE**

Le presenti norme particolari provvisorie, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive da manovra D146 (2) 001 ÷ 032 TI di Trenitalia Spa sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 DATI CARATTERISTICI

Velocità massima in marcia veloce.....	120 km/h
Velocità massima in marcia lenta.....	60 km/h
Velocità massima in marcia speciale di manovra.....	15 km/h
Massa reale.....	72 t.
Massa frenata con freno continuo tipo Viaggiatori.....	81 t.
Massa frenata con freno continuo tipo Merci.....	70 t.
Massa frenata con freno di stazionamento a molla.....	40 t.(1)

1.2 CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive da manovra D 146 sono ammesse a circolare sulle linee ed alle condizioni stabilite da RFI in semplice e doppia trazione, con le prestazioni di seguito riportate.

Le locomotive sono altresì predisposte per circolare in comando multiplo con massimo altre due unità dello stesso gruppo. Tale circolazione attualmente non è ammessa.

Massima massa rimorchiabile in tonnellate per grado di prestazione:

Grado di prestazione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Massa rimorchiabile	1600	1600	1550	1500	1400	1350	1300	1200	1150	1100	1000
Grado di prestazione	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Massa rimorchiabile	950	900	850	800	750	700	650	650	600	600	550
Grado di prestazione	23	24	25	26	27	28	29	30	31	-	-
Massa rimorchiabile	500	450	450	450	400	400	350	350	300	-	-

(1) il valore indicato della massa frenata con freno di stazionamento a molla, è quello relativo a tutte le unità frenanti di questo tipo in opera sulla locomotiva (tre unità frenante per CARRELLO per un totale di 6 unità).



1.3 SOCCORSO

La locomotiva è dotata di organi di trazione di tipo tradizionale.

La locomotiva può:

- a) essere soccorsa dalle locomotive dotate di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale. In questo caso, qualora la locomotiva sia inattiva, il proseguimento della marcia potrà avvenire non superando la velocità massima di 100 Km/h condizionando la locomotiva secondo quanto previsto dal successivo punto 2.10.
- b) Soccorrere i rotabili dotati di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale;
- c) Soccorrere i rotabili dotati di aggancio automatico utilizzando l'apposita interfaccia in dotazione ai rotabili dotati di aggancio automatico; in questo caso il soccorso può avvenire solo trainando il convoglio che ha chiesto soccorso.

2 NORME PARTICOLARI

2.1 PREMESSA

Le locomotive da manovra D146 sono dotate di una cabina di guida situata in posizione asimmetrica rispetto all'asse mediano del rotabile; la cabina è dotata di due banchi di manovra posti a sinistra rispetto al senso di marcia. Convenzionalmente per direzione avanti si intende quella con il cofano lungo in posizione anteriore.

2.2 IMPIEGO DELLA LOCOMOTIVA IN ESERCIZIO

La locomotiva è dotata di:

Manuale di Condotta (MC) dove devono essere riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare nel normale esercizio relativamente alla messa in servizio, le modalità di condotta e lo stazionamento del rotabile.

Guida di Depannage Allegata (GDA) dove devono essere riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare in caso anomalità al rotabile.

2.3 DOTAZIONI

2.3.1 ACCOPPIATORE DI MANOVRA

La locomotiva è dotata di un gancio di testata automatico di tipo amovibile denominato "accoppiatore di manovra". Tale gancio garantisce solo l'accoppiamento meccanico.

Attualmente non è ammessa l'installazione dell'accoppiatore di manovra sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

2.3.2 STAFFE

La locomotiva è dotata di 12 staffe di immobilizzazione.



2.4 CIRCOLAZIONE

Nei movimenti di manovra della locomotiva in ambito di scali e/o stazioni, quando è prevista la presenza del secondo agente in cabina di guida con l'obbligo del rispetto dei segnali, tale agente dovrà rimanere al proprio posto in piedi.

Nei movimenti del rotabile (locomotiva in direzione avanti) in cui è prevista la presenza del secondo agente in cabina di guida con l'obbligo del rispetto dei segnali, tale agente dovrà rimanere al proprio posto in piedi quando è richiesto il rispetto dei segnali bassi e a mano.

2.5 FRENO

2.5.1 RUBINETTO DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO

Il comando del freno continuo automatico, è realizzato con rubinetto elettronico autoregolatore dotato di un manipolatore a leva posizionale posto sulla parte sinistra di ciascun banco di manovra.

Per l'utilizzo del rubinetto vale quanto indicato nel Manuale di Condotta (MC).

L'utilizzo del rubinetto in funzione "depannage" deve essere limitato al raggiungimento del termine corsa.

2.5.2 FRENO DIRETTO

Il manipolatore di comando del freno diretto è ubicato sul banco di manovra (lato sinistro).

Il comando di frenatura e sfrenatura viene attuato indipendentemente dal banco di manovra abilitato e dalla posizione del rubinetto di intercettazione del freno continuo.

Le modalità di utilizzo del manipolatore del freno diretto sono riportate nei Manuali d'uso della locomotiva.

2.5.3 COMANDO FRENO EMERGENZA – PULSANTE ARRESTO EMERGENZA MOTORE

La locomotiva da manovra D 146 è dotata di un pulsante a fungo posto su entrambi i banchi di manovra denominato "rubinetto di emergenza".

L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della Condotta Generale e lo stacco trazione; il pulsante, una volta azionato, permane nella posizione stabile di "premuta" se non opportunamente riarmato.

La locomotiva è dotata inoltre di un pulsante di tipo stabile con intervento a pressione denominato "Pulsante arresto emergenza Motore Diesel" azionando il quale, indipendentemente dal banco di manovra abilitato, si determina lo spegnimento del motore diesel.



2.5.4 FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

Lo stazionamento della locomotiva deve essere assicurato tramite l'impiego del freno di stazionamento a molla. Le modalità di utilizzo e di prova del freno di stazionamento a molla sono riportate nel Manuale di Condotta della locomotiva.

2.6 COMANDO MULTIPLO

Per memoria

2.7 AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

Per memoria.

2.8 ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto Antincendio automatico. L'intervento dell'impianto può inoltre essere comandato anche da dispositivi manuali posti uno in cabina di guida e uno per ciascuna fiancata della locomotiva.

L'intervento dell'impianto è segnalato dalle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida.

L'agente di condotta, durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza di dette segnalazioni, ed effettuare i controlli previsti dal manuale di condotta (MC)

Nei casi di:

- intervento automatico o comandato dell'impianto;
- indisponibilità dell'impianto;
- inefficienza di entrambe le segnalazioni (luminosa ed acustica),

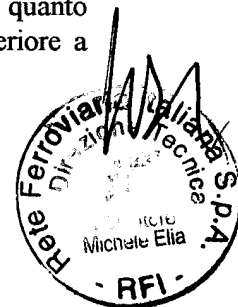
il personale di condotta dovrà richiedere la sostituzione della locomotiva.

2.9 RADIO COMANDO

Le locomotive da manovra D 146 sono predisposte per l'utilizzo con un sistema di radio comando. Attualmente non è ammesso l'utilizzo di tale dispositivo sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

2.10 TRAINO-INVIO IN COMPOSIZIONE

Per il traino e l'invio in composizione la locomotiva deve essere condizionata secondo quanto previsto dai Manuali d'uso della locomotiva stessa e comunque a velocità non superiore a 100Km/h.



3 DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3.1 DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 MANUALISTICA

In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità dei manuali d'uso dei mezzi di trazione, dovranno essere adottati i seguenti manuali: Manuale di Condotta e Guida di Depannage - Edizione Dicembre 2002 per le parti non in contrasto con le presenti disposizioni e con le norme comuni.

Le eventuali successive modifiche alla documentazione suddetta dovranno essere validate, per le parti che riguardano apparecchiature e/o comportamenti del Personale di Condotta relativi ad aspetti di sicurezza, da RFI - Direzione Tecnica – Regolamenti e Standard di Trazione.

3.2 DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari, restano valide le norme comuni vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, in quanto applicabili.

